

This Page Is Inserted by IFW Operations  
and is not a part of the Official Record

## **BEST AVAILABLE IMAGES**

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

**IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.**

**As rescanning documents *will not* correct images,  
please do not report the images to the  
Image Problem Mailbox.**

## Vehicle seat and method for its manufacture

Patent Number: ☐ EP0989019, A3, B1

Publication date: 2000-03-29

Inventor(s): SOELLNER GERHARDT (DE); VOGT ROLF (DE); GEHRMANN JOERG (DE); GOMON VOLKER (DE); GRIEP WINFRIED (DE); HELLENKAMP MICHAEL (DE); BUSEMANN LOTHAR (IT); DEDE CARSTEN (US)

Applicant(s): VAW VER ALUMINIUM WERKE AG (DE)

Requested Patent: ☐ DE29816819U

Application Number: EP19990118590 19990921

Priority Number (s): DE19982016819U 19980922

IPC Classification: B60N2/44

EC Classification: B60N2/07, B60N2/68

Equivalents: ES2188077T

Cited Documents: US4804226; US5791738; US5645316; EP0625445; DE19514941; DE4303006; DE3239292

### Abstract

The vehicle seat backrest and/or seat-shell consists of aluminium extrusion. The backrest extrusion may be a U-shaped support and has a double hollow chamber profile cross-section. There is at least one connecting bar (27) between the hollow chambers. The hollow chambers are kept at a distance from each other by the connecting bar. The connecting bar is cut through at both side-faces of the backrest. The hollow chambers may be arranged at an increased distance from each other through a bend.

Data supplied from the [esp@cenet](mailto:esp@cenet) database - I2



⑮ **BUNDESREPUBLIK  
DEUTSCHLAND**



**DEUTSCHES  
PATENT- UND  
MARKENAMT**

⑫ **Gebrauchsmuster**  
⑩ **DE 298 16 819 U 1**

⑤① Int. Cl.<sup>6</sup>:  
**B 60 N 2/44**

②① Aktenzeichen:	298 16 819.7
②② Anmeldetag:	22. 9. 98
④⑦ Eintragungstag:	3. 12. 98
④③ Bekanntmachung im Patentblatt:	21. 1. 99

**DE 298 16 819 U 1**

⑦③ Inhaber: VAW Aluminium AG, 53117 Bonn, DE	
⑦④ Vertreter: Harwardt Neumann Patent- und Rechtsanwälte, 53721 Siegburg	

Rechercheantrag gem. § 7 Abs. 1 GbmG ist gestellt

⑤④ Fahrzeugsitz

**DE 298 16 819 U 1**

24.09.98

VAW aluminium AG  
Georg-von-Boeselager-Str. 25  
53117 Bonn

22. September 1998  
MW/scb (all101047)  
P98906DE00

---

## Fahrzeugsitz

---

### Beschreibung

Die Erfindung betrifft Fahrzeugsitze, insbesondere für Kraftfahrzeuge, bestehend aus einer Lehne mit Rückwand, einer Sitzschale mit Sitzschiene zur Befestigung des Fahrzeugsitzes am Fahrzeugboden und einem zwischen der Lehne und der Sitzschale angeordnetem Scharnierteil.

Fahrzeugsitze werden üblicherweise aus Stahlrohren oder aus Blechschalen hergestellt.

Stahlrohr-Fahrzeugsitze bestehen üblicherweise aus vielen Einzelteilen, die in einem relativ komplizierten Fertigungsverfahren zusammengefügt bzw. geschweißt werden. Das Gewicht eines fertigen Stahlrohrsitzes liegt je nach Ausstattung zwischen 35 und 45 kg.

Um das Gewicht zu reduzieren und die Fertigung zu vereinfachen wurden auch schon Fahrzeugsitze aus Aluminium hergestellt, wobei jeweils getrennte Aluminiumschalen für die Lehne und für die Sitzfläche aus gewalzten Aluminiumblechen hergestellt wurden. Die Aluminiumbleche konnten aber nicht an den für eine hohe Energieaufnahme bei Unfällen erforderlichen Kraftfluß angepaßt werden. Insbesondere bei einem Seitenaufprall bietet eine aus einer Aluminiumschale geformte Sitzlehne nur geringe Sicherheiten. Die dann erforderlichen Verstärkungen führen zu einer Erhöhung des Gewichtes und auch zu vermehrten Fertigungskosten.



Aufgabe der vorliegenden Erfindung ist es daher, ein Fahrzeugsitz der eingangs genannten Art derart auszubilden, daß er bei einem günstigen Gewicht eine belastungs- und funktionsgerechte Profilform aufweist, die je nach Komfortausstattung in gewissen Grenzen variabel ist, wobei die Fertigung durch Verwendung möglichst geringer Teilezahlen gegenüber dem Stand der Technik verbilligt werden soll.

Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß durch die in den Schutzansprüchen angegebenen Merkmale gelöst. Es hat sich gezeigt, daß ein als Integralelemente ausgebildetes Aluminium-Strangpreßprofil die jeweiligen Anforderungen an die Lehne und an die Sitzschale hinsichtlich eines optimalen Kraftfluß-Verlaufes, einer hohen Energieaufnahme bei Seitenaufprall, einer Verhinderung des "Abtauchens" bei einem Frontalaufprall und hinsichtlich einer ergonomischen Gestaltung und Variabilität erfüllt.

Weitere Einzelheiten der Erfindung werden im folgenden anhand mehrerer Ausführungsbeispiele näher erläutert. Es zeigen:

- Fig. 1      perspektivische Seitenansicht eines erfindungsgemäßen Fahrzeugsitzes,
- Fig. 2      eine erfindungsgemäße Sitzschale in Draufsicht,
- Fig. 3      Querschnitt durch ein erfindungsgemäßes Sitzschalenprofil,
- Fig. 4      Querschnitt durch ein erfindungsgemäßes Abschlußprofil,
- Fig. 5      erfindungsgemäßer Fahrzeugsitz in Seitenansicht,
- Fig. 6      Querschnitt durch einen Lehnenstrangpreßprofil entlang der Linie AA gemäß Figur 5,
- Fig. 7      erfindungsgemäßes Lehnenstrangpreßprofil,

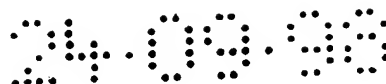


Fig. 8      Detailausschnitt gemäß Figur 7, Position B,

Fig. 9      Querschnitt durch ein erfindungsgemäßes Lehnenstrangpreßprofil entlang der Linie CC nach Figur 7,

Fig. 10     Querschnitt durch eine alternative Ausführungsform des Lehnenstrangpreßprofils.

In Figur 1 ist der erfindungsgemäße Fahrzeugsitz, bestehend aus einem Lehnenstrangpreßprofil 1 und einem Sitzschalenstrangpreßprofil 3 dargestellt. Zwischen den aufgebogenen Schenkeln der Hohlkammern 1.1, 1.2 und 1.3, 1.4 des Lehnenstrangpreßprofils 1 befinden sich zwei Einsatzbleche 2.1 und 2.2. Die Einsatzbleche 2.1 und 2.2 werden vorzugsweise mit speziell ausgebildeten Verbindungsstegen an den aufgebogenen Enden des Lehnenstrangpreßprofils 1 verschweißt.

Das Lehnenstrangpreßprofil 1 ist als U-Träger verformt, wobei das U mit seinen offenen Enden an ein Scharnierteil 5, z.B. einem Stahlrecliner, anschließt. Somit wird die Lehne aus einem auf dem Kopf stehenden U-Träger gebildet, wobei der Boden des U-Trägers als integrierte Kopfstütze ausgebildet ist und zur Versteifung einer Aluminiumsandwichplatte 6 aufweist.

Zwischen den offenen Schenkeln des U-Trägers befindet sich eine Aluminiumsandwichplatte 7, die für die Befestigung einer Lordosenstütze geeignet ist. Beide Sandwichplatten werden vorzugsweise in dafür speziell ausgebildete Nuten des Lehnenstrangpreßprofils 1 eingesetzt und verklebt.

Im Sitzbereich erkennt man in Figur 1 zwei am Sitzschalenprofil angeordnete Sitzschienen 10, 11, die einstückig mit dem Strangpreßprofil der Sitzschale ausgebildet sind.

Parallel zum Frontbereich 12 befindet sich ein Abschlußprofil 4, das die Formstabilität des Sitzschalenprofils verbessert. Es



kann aber auch durch eine üblicherweise zwischen den Scharnier-  
teilen 5 angeordnete Verbindungsachse 8 ersetzt werden.

Figur 2 zeigt das Sitzschalenprofil ohne Abschlußleiste, das  
schon eine sehr hohe Steifigkeit und Formentreue durch die Ver-  
schweißung der schrägen Wandflächen 3.1 - 3.3 und der Flansch-  
bereiche 3.4 - 3.6 aufweist. Die Verschweißung erfolgt in den  
Gehrungs-Schnitten 13, 14. Zwischen den Flanschbereichen 3.4 -  
3.6 können Gitternetze oder Plastikschalen eingehängt bzw. ver-  
schraubt werden, wodurch für eine feste Unterlage für die Pol-  
sterung des Sitzes gesorgt ist.

Figur 3 zeigt einen Querschnitt durch ein erfindungsgemäßes  
Sitzschalenstrangpreßprofil entlang Linie DD gemäß Figur 2. Die  
Grundform des Sitzschalenstrangpreßprofils besteht aus einem  
nach unten offenen Winkelprofil, wobei der eine Schenkel im  
wesentlichen senkrecht mit einem nach außen weisenden T-An-  
schlußprofil 15 ausgebildet ist. Die obere Nut 16 des Anschluß-  
profils 15 kann für die Befestigung des Recliners (Scharnierteil  
5) und die untere Nut 17 für einen Stoffeinzug der Polsterung  
genutzt werden.

Am Fußende des senkrecht stehenden Wandprofils 18 ist das ei-  
gentliche Sitzschienenprofil 19 angeformt. Das Sitzschienen-  
profil 19 kann an die herkömmliche Sitzschienenmechanik angepaßt  
werden. Die Anbindung an die senkrechte Wand 18 sollte vorzugs-  
weise mittig zum Sitzschienenprofil 19 erfolgen.

Die Bearbeitung erfolgt durch Abtrennen der Sitzschiene vom  
Sitzschienenprofil an der Frontseite 12 und an den Eckbereichen.  
Der untere Bogen des U-Profilsitzteils hat eine geringere Pro-  
filbreite als die Schenkelbereiche.

Wie vorstehend im Zusammenhang mit Figur 2 erläutert kann ggf.  
ein Abschlußprofil 4 zwischen die offenen Schenkel des gebogenen  
Sitzschalenprofils angeordnet werden. Eine Ausführungsform für



ein derartiges Abschlußprofil 4 zeigt die Figur 4 im Querschnitt. Dabei wurde ein im Querschnitt schalenförmig ausgebildetes Abschlußprofil gewählt, wobei im oberen Bereich ein nach innen geöffneter Schraubkanal 20.1 und im unteren Bereich ein nach außen offener Schraubkanal 20.2 angeordnet ist. Mittels dieser Schraubkanäle 20.1, 20.2 läßt sich das Anschlußprofil 4 in entsprechend vorbereitete Bohrungen 21, 22 am Sitzschalenprofil 3 befestigen.

Es lassen sich die Anschlußquerschnitte des Anschlußprofils 4 aber auch durch Schweißen mit den Schenkeln des U-Profilsteils verbinden. Dann können die Schraubkanäle entfallen, so daß die Form der Querstrebe vereinfacht wird.

Für den Stoffeinzug ist eine Nut in Form eines Stoffeinzugkanals 23 an der Außenseite des Abschlußprofils 4 angeordnet. Mit der nach unten offenen Nut in U-Form läßt sich der Stoff über die Sitzlehne spannen.

Figur 5 zeigt noch einmal den gesamten Fahrzeugsitz als Seitenansicht, wobei zwischen den aufgebogenen Hohlkammern 1.1, 1.2 das Einsatzblech 2.2 eingeschweißt ist. Zur Optimierung des Kraftflusses sind sowohl an der Spitze des durch die aufgebogenen Schenkel der Hohlkammern 1.1 und 1.2 gebildeten Winkels als auch in der Oberkante des Einsatzbleches 2.2 Radien 24, 25 ausgebildet.

Der Vorgang des Aufspreizens der Schenkel wird anhand der nachfolgenden Figuren 6, 7, 8 und 9 nochmals erläutert.

Figur 6 zeigt einen Querschnitt durch das Lehnenstrangpreßprofil 1, etwa in der Höhe AA, wobei an der hinteren Hohlkammer 1.1 eine Nut 26 für die Aufnahme der oberen Sandwichplatte 6 angeformt ist. Etwa in der Mitte des Verbindungssteiges 27 zwischen den Hohlkammern 1.1 und 1.2 kann der Trennschnitt für das Aufbiegen der Schenkel erfolgen.





Figur 7 zeigt das Lehnenstrangpreßprofil 1 nach Durchführung eines Trennschnittes und nach dem Aufbiegen der Schenkel. Man erkennt die beiden verbliebenen Hälften 27.1, 27.2 des Verbindungssteiges 27, die für die Befestigung des trapezförmigen Einsatzbleches 2.2 genutzt werden können.

Ein vergrößerter Ausschnitt im Bereich B der Figur 7 ist in Figur 8 dargestellt. Man erkennt den oberen Abschnitt von Radius 24 sowie die beiden Steghälften 27.1, 27.2. Der untere Bereich der aufgebogenen Schenkel ist entlang der Linie CC geschnitten, wobei das Einsatzblech 2.2 an den Steghälften 27.1, 27.2 mittels Schweißnähten 28, 29 befestigt ist.

Ein Querschnitt entlang der Linie CC ist der Figur 9 zu entnehmen. Aus Gründen der Erhöhung der Dauerfestigkeit wurde die Wärmeeinflußzone der Schweißnähte 28, 29 aus dem kritischen Bereich der Basisflächen 31, 32 der Steghälften 27.1, 27.2 herausgenommen und in den mittleren Bereich des Einsatzbleches 2.2 verlegt. Damit wird das Energieaufnahmevermögen des Fahrzeugsitzes weiter verbessert.

Eine andere Variante des erfindungsgemäßen Lehnenstrangpreßprofils zeigt Figur 10. Sie besteht gegenüber der in Figur 6 dargestellten Ausführungsform aus einer vergrößerten Vorderkammer 1.6 und einer verkleinerten Hinterkammer 1.5 an die eine Einstecknut 30 für die Befestigung eines Sandwichbleches angeformt ist. Da das vordere Kammerprofil beim Frontalaufprall auf Zug beansprucht wird, ist es entsprechend größer dimensioniert als das hintere Kammerprofil, das in diesem Belastungsfall auf Druck beansprucht wird. Die Energieaufnahme beim Seitencrash kann durch eine Verbreiterung bzw. Vergrößerung der Sandwichbleche beeinflusst werden.

24.09.98

VAW aluminium AG  
Georg-von-Boeselager-Str. 25  
53117 Bonn

22. September 1998  
MW/scb (all01047)  
P98906DE00

---

## Fahrzeugsitz

---

### Schutzansprüche

1. Fahrzeugsitz, bestehend aus einer Lehne mit Rückwand, einer Sitzschale mit Sitzschiene zur Befestigung des Fahrzeugsitzes am Fahrzeugboden und einem zwischen der Lehne und der Sitzschale angeordnetem Scharnierteil,

dadurch gekennzeichnet,

daß Lehne und/oder Sitzschale aus einem Aluminiumstrangpreßprofil bestehen.

2. Fahrzeugsitz nach Anspruch 1,

dadurch gekennzeichnet,

daß das Lehnenstrangpreßprofil (1) als U-Träger veformt ist und aus einem im Querschnitt gesehen Doppel-Hohlkammerprofil besteht, wobei zwischen den beiden Hohlkammern mindestens ein Verbindungssteg angeordnet ist.

3. Fahrzeugsitz nach einem der vorhergehenden Ansprüche,

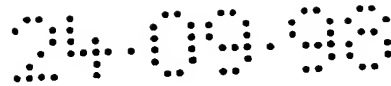
dadurch gekennzeichnet,

daß die Hohlkammern durch den oder die Verbindungsstege auf Abstand gehalten werden.

24.09.98

2

4.    Fahrzeugsitz nach einem der vorhergehenden Ansprüche,  
  
dadurch gekennzeichnet,  
  
daß der Verbindungssteg (27) an den beiden Seitenflächen der Lehne eingesägt oder durchtrennt ist und die Hohlkammern durch Aufbiegung in einem vergrößerten Abstand zueinander angeordnet sind.
5.    Fahrzeugsitz nach einem der vorhergehenden Ansprüche,  
  
dadurch gekennzeichnet,  
  
daß zwischen den aufgebogenen Profilhohlkammern des Lehnenstrangpreßprofils mindestens ein trapezförmiges Einsatzblech eingeschoben und fixiert ist.
6.    Fahrzeugsitz nach einem der vorhergehenden Ansprüche,  
  
dadurch gekennzeichnet,  
  
daß die Fixierung des Einsatzbleches an den Restprofilstegen des eingesägten Verbindungssteges (27) erfolgt ist.
7.    Fahrzeugsitz nach einem der vorhergehenden Ansprüche,  
  
dadurch gekennzeichnet,  
  
daß die Wandstärke des Verbindungssteges im wesentlichen gleich ist mit der Wandstärke des Einsatzbleches.
8.    Fahrzeugsitz nach einem der vorhergehenden Ansprüche,  
  
dadurch gekennzeichnet,  
  
daß die Dicke des Einsatzbleches je nach den Anforderungen an die Lehnensteifigkeit variierbar ist.



9. Fahrzeugsitz nach einem der vorhergehenden Ansprüche,  
dadurch gekennzeichnet,  
  
daß als Rückwand in die Profilanschlüsse des Lehnenstrang-  
preßprofils mindestens eine Aluminiumsandwichplatte einge-  
schoben und fixiert ist.
10. Fahrzeugsitz nach einem der vorhergehenden Ansprüche,  
dadurch gekennzeichnet,  
  
daß die Aluminiumsandwichplatte im Beckenbereich eine pneu-  
matische Lordosenverstellung aufweist.
11. Fahrzeugsitz nach einem der vorhergehenden Ansprüche,  
dadurch gekennzeichnet,  
  
daß die Aluminiumsandwichplatte durch Verklebung fixiert  
wird.
12. Fahrzeugsitz nach einem der vorhergehenden Ansprüche,  
dadurch gekennzeichnet,  
  
daß das Einsatzblech im Lehnenstrangpreßprofil angeschweißt  
ist, wobei die Schweißnaht den Übergang des Verbindungs-  
steges zum Einsatzblech auf der Lehnerrückseite überdeckt.
13. Fahrzeugsitz nach einem der vorhergehenden Ansprüche,  
dadurch gekennzeichnet,  
  
daß als Scharnierteil (5) ein Stahlrecliner verwendet wird.



14. Fahrzeugsitz nach einem der vorhergehenden Ansprüche,

dadurch gekennzeichnet,

daß das Sitzschalenstrangpreßprofil (3) im Querschnitt gesehen die Form eines nach unten offenen Winkelprofils aufweist, wobei der eine Schenkel des Winkels als senkrechte Wand mit einem nach außen weisenden T-Anschlußprofil für die Befestigung des Recliners sowie für einen Stoffeinzug ausgebildet ist, während der andere Schenkel im Winkel von 40 - 60° zum inneren der Sitzschale verläuft und an seinem Ende in ein horizontales Flanschteil übergeht.

15. Fahrzeugsitz nach einem der vorhergehenden Ansprüche,

dadurch gekennzeichnet,

daß beliebige Sitzschienenprofile am Fuße des senkrecht stehenden Schenkels als Anschlußprofil angeformt sind.

16. Fahrzeugsitz nach einem der vorhergehenden Ansprüche,

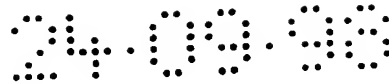
dadurch gekennzeichnet,

daß von den beiden Enden des Sitzschalenprofils zwei gleichlange Seitenteile abgemessen und im 90°-Winkel zu dem Frontteil der Sitzschale abgebogen werden.

17. Fahrzeugsitz nach einem der vorhergehenden Ansprüche,

dadurch gekennzeichnet,

daß die Sitzschale als U-Profilteil ausgebildet ist.



18. Fahrzeugsitz nach einem der vorhergehenden Ansprüche,

dadurch gekennzeichnet,

daß als Abschlußprofil (4) für das U-Profilsitzteil ein im Querschnitt schalenförmiges Strangpreßteil parallel zum Frontteil der Sitzschale angeordnet ist, wobei am unteren Schalenrand des Anschlußteiles ein Stoffeinzugkanal (23) ausgebildet ist.

19. Fahrzeugsitz nach einem der vorhergehenden Ansprüche,

dadurch gekennzeichnet,

daß das Sitzschalenprofil so bearbeitet ist, daß es nur an den zwei geraden Schenkeln je eine Sitzschiene (10, 11) aufweist, während die Profilkänäle für den Stoffeinzug vollständig umlaufend ausgebildet sind.

20. Fahrzeugsitz nach einem der vorhergehenden Ansprüche,

dadurch gekennzeichnet,

daß die schrägen Wandflächen (3.1 - 3.3) und Flanschbereiche (3.4 - 3.6) des Sitzschalenprofils im Biegebereich teilweise ausgestanzt sind.

21. Fahrzeugsitz nach einem der vorhergehenden Ansprüche,

dadurch gekennzeichnet,

daß die Ausstanzung an den schrägen Wänden und Flanschen in Form eines Gehrungs-Schnittes (13, 14) erfolgt.



22. Fahrzeugsitz nach einem der vorhergehenden Ansprüche,

dadurch gekennzeichnet,

daß die auf Gehrung geschnittenen Flansch- und Wandbereiche des Sitzschalenprofils durch Schweißen verbunden sind.

23. Fahrzeugsitz nach einem der vorhergehenden Ansprüche,

dadurch gekennzeichnet,

daß das Abschlußprofil (4) die Form einer Querstrebe aufweist und mit selbstschneidenden Schrauben in der Sitzschale befestigt ist, wobei am oberen und unteren Anschlußquerschnitt je ein Schraubkanal (20.1, 20.2) ausgebildet ist.

24. Fahrzeugsitz nach einem der vorhergehenden Ansprüche,

dadurch gekennzeichnet,

daß das Innere des Sitzschalenprofils im Flanschbereich von einem Drahtgeflecht überdeckt ist.

24.09.98

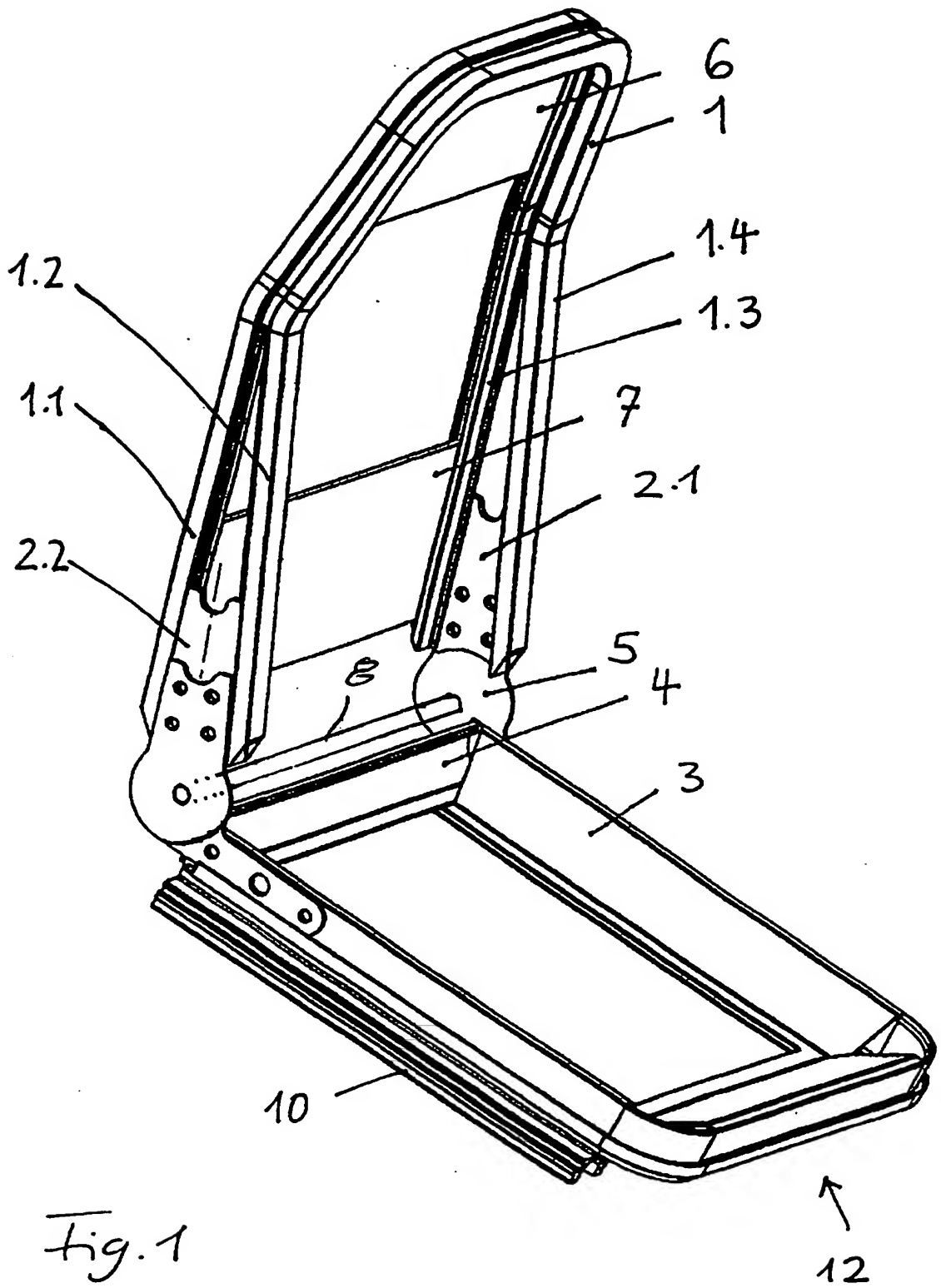


Fig. 1



24.09.98

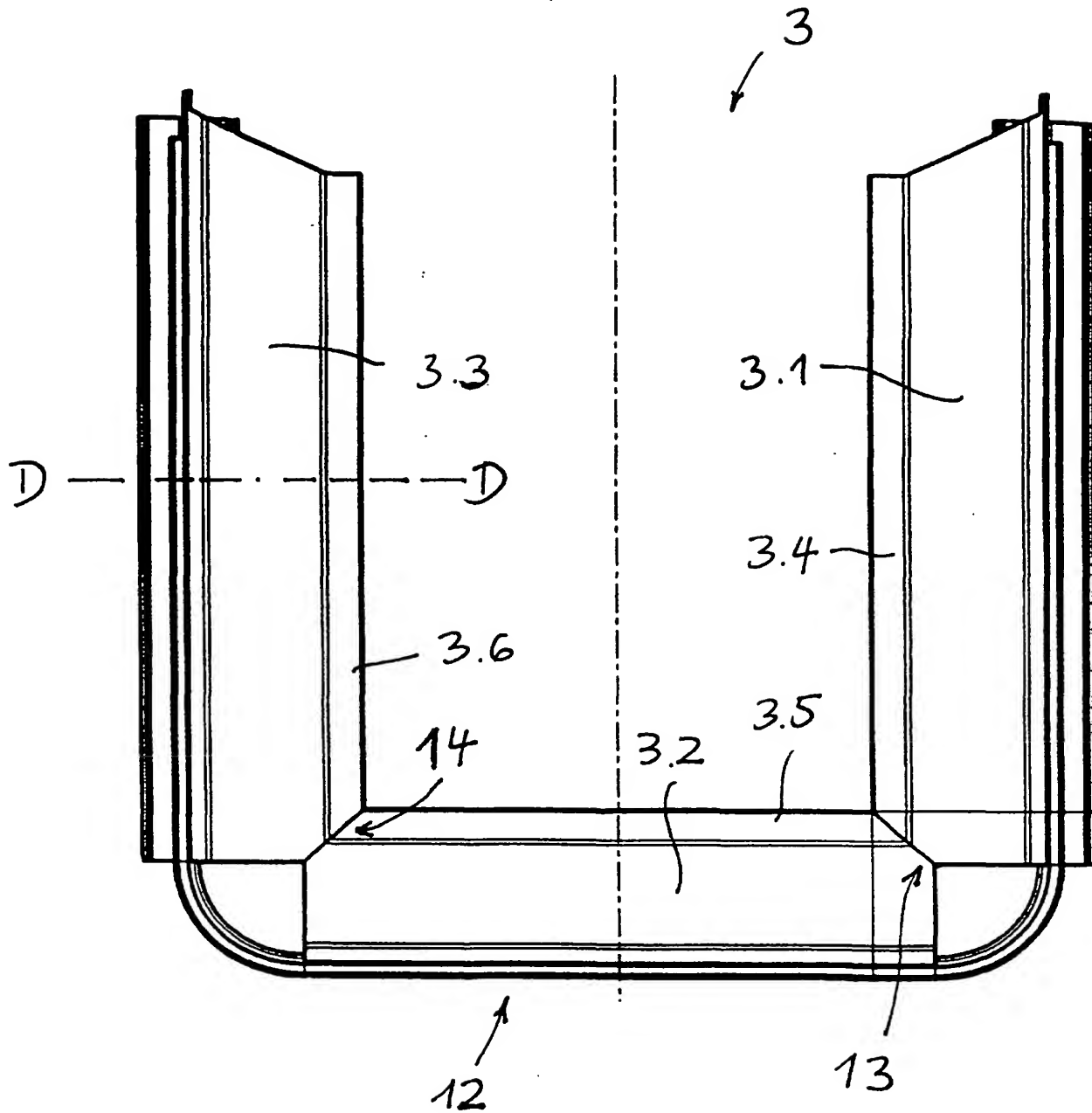


Fig. 2

24.09.98

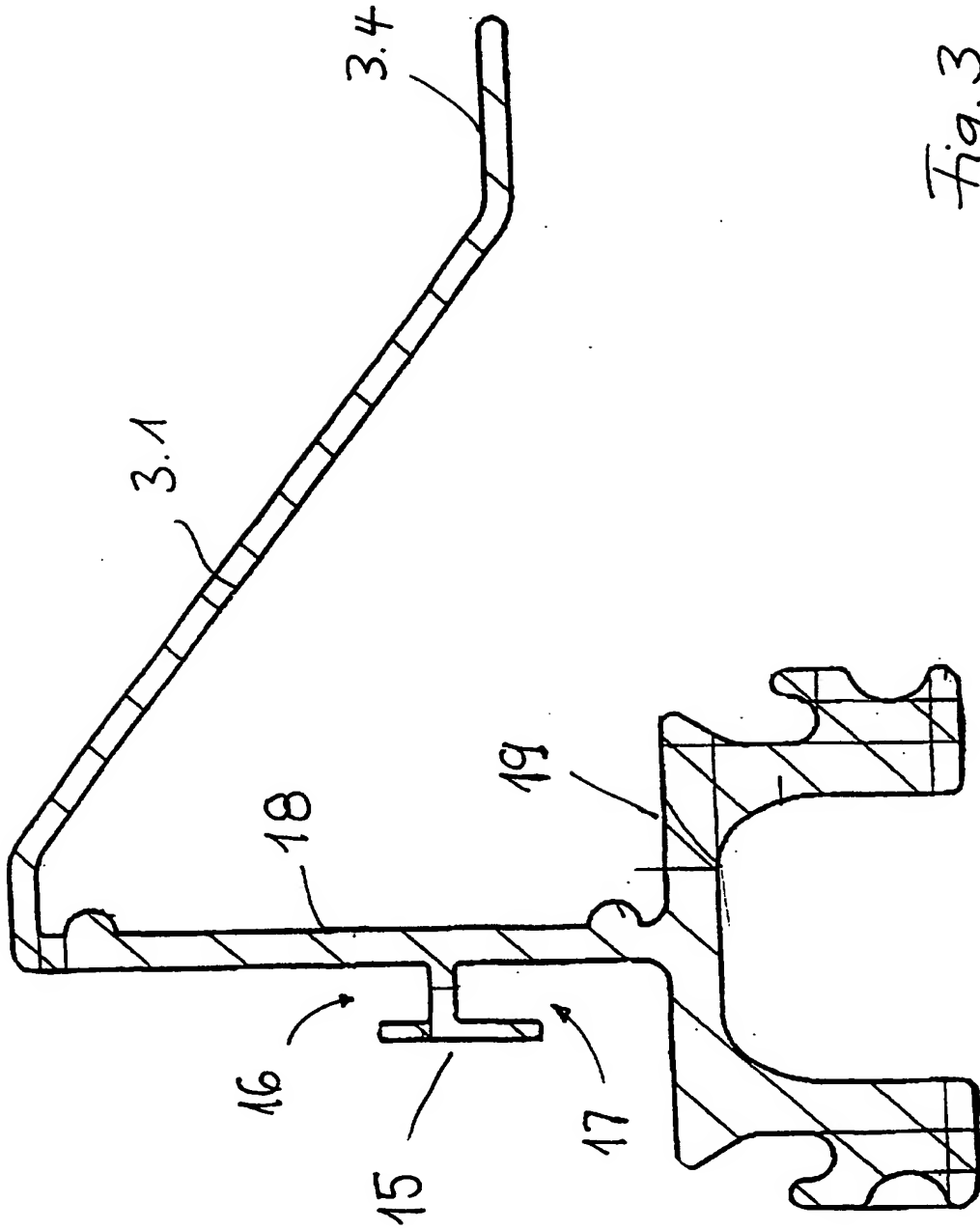
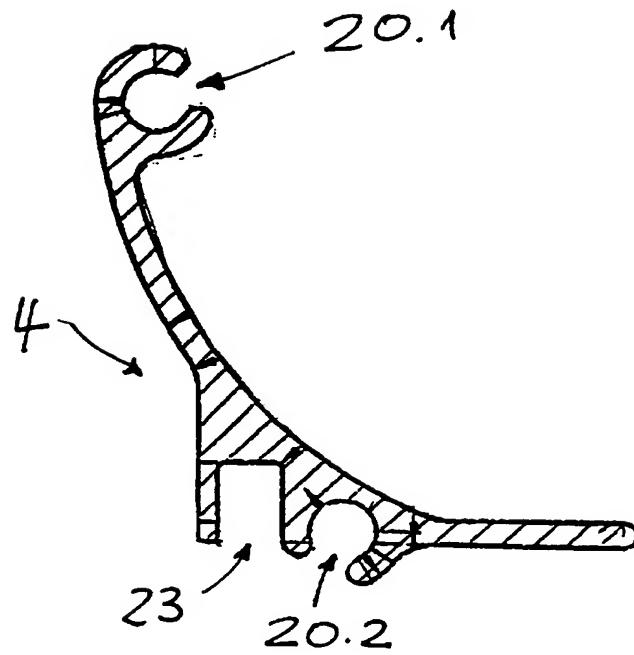


Fig. 3

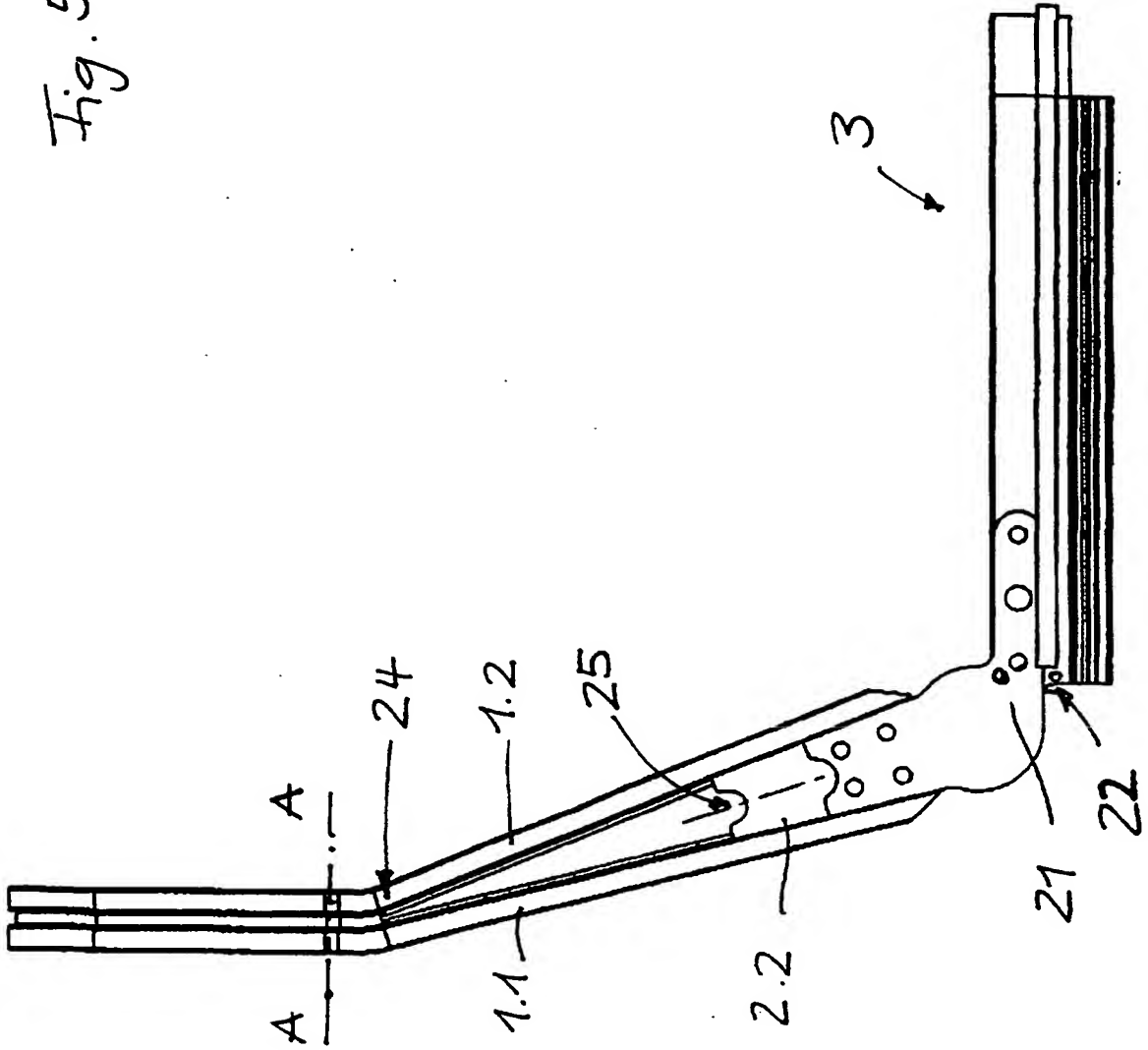
24.09.98

Fig. 4



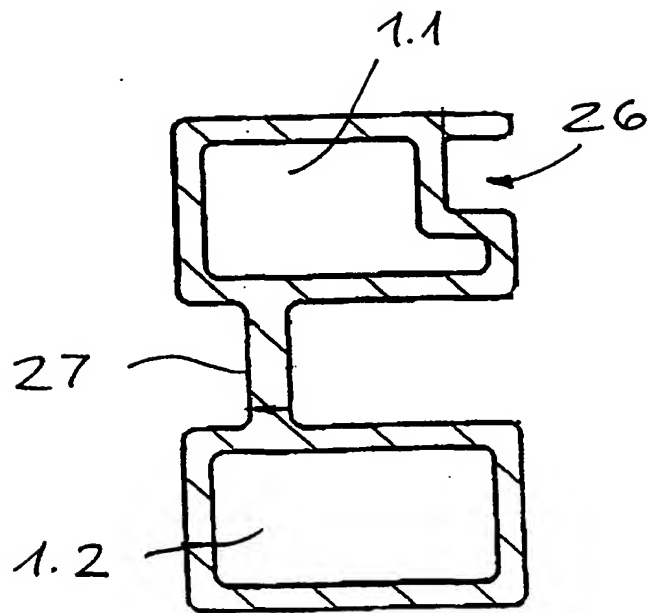
24.09.98

Fig. 5



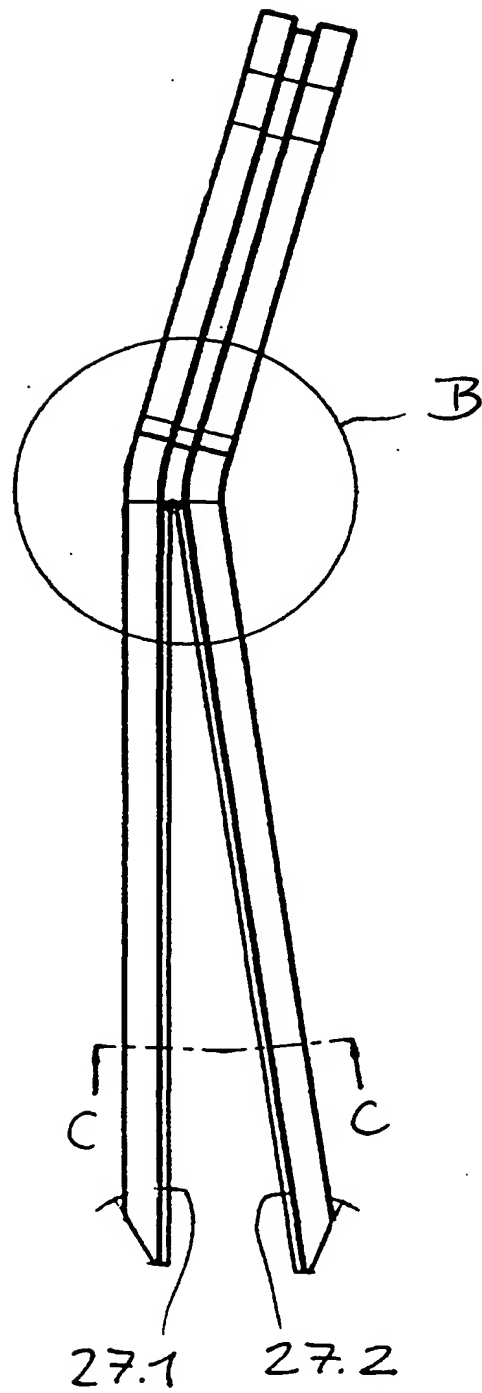
24.09.98

Fig. 6



24.09.98

Fig. 7



24.09.98

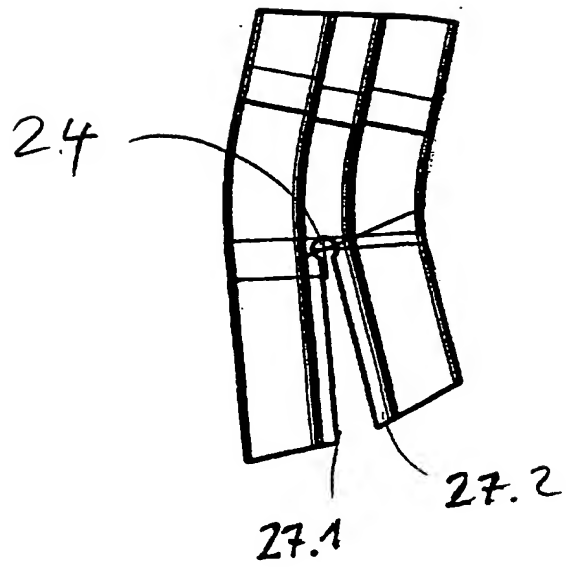


Fig. 8

24.09.98

Fig. 10

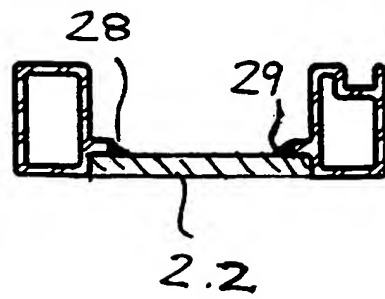
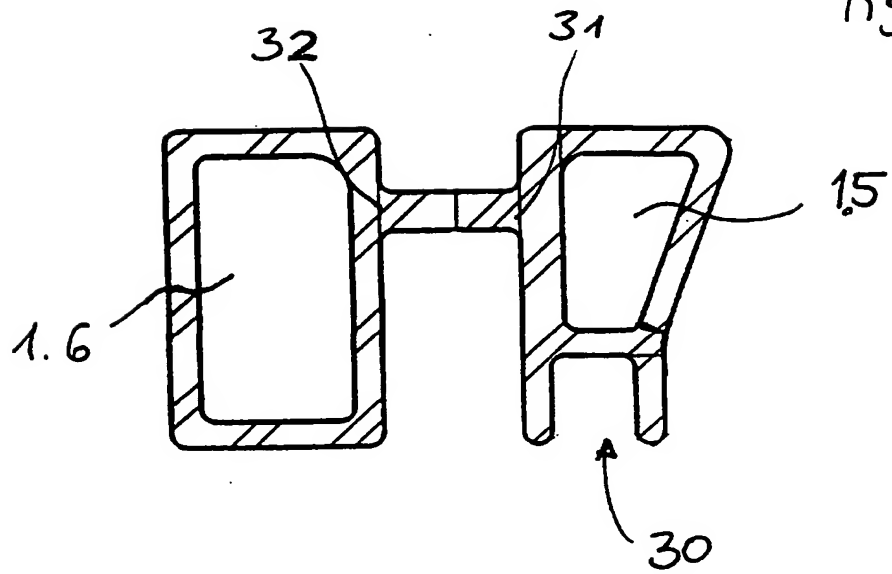


Fig. 9